Należność pocztowa uiszczona ryczałtem.

ROK XVI. Warszawa, kwiecień 1935 r. Nr. 3 (241)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE, SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.: 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie

PLAN I CZŁOWIEK

Odbywa się w oczach naszych od dłuższego już czasu we wszystkich dziedzinach życia znamienny proces racjonalizacji pracy. Wpływają nań nietylko wynalazki i ulepszenia techniczne, zastępujące coraz to skuteczniej i powszechniej pracę rąk ludzkich siłami przyrody; pogłębia go również świadoma myśl organizacyjna dążąca uporczywie do usprawnienia wysiłków zbiorowych i indywidualnych, tocząca nieubłaganą wojnę z marnowaniem sił, materjałów i funduszów.

W panującym ustroju społecznym kieruje temi dążnościami chęć zysku czy też pęd do oszczędności. Osiągnięte tą drogą, często bardzo znaczne, rezultaty eskontuje dla siebie właściciel przedsiębiorstwa, czy jest nim człowiek prywatny czy państwo, samorząd lub t. p. Wzgląd na interesy bezpośrednich uczestników produkcji, robotników i pracowników z reguły nie odgrywa żadnej roli. A jednak pracownicy są właśnie tą warstwą, którą omawiany proces najwięcej obchodzi i najgłębiej dotyka. Gdy maszyna zastąpi pracę dziesiątek lub setek robotników, gdy naukowa organizacja pracy lub plan oszczędnościowy pozwoli na osiągnięcie tego samego rezultatu przez mniejszą liczbę pracowników — musi znaczna ich część stracić pracę i zarobek, a skoro proces ten odbywa się równocześnie wszędzie — wyrzuca na bruk coraz to nowe masy bezrobotnych, których sytuacja jest beznadziejna, nie mają oni bowiem wogóle widoków na uzyskanie gdziekolwiek i kiedykolwiek zajęcia. Stali się bezużytecznymi nietylko w dotychczasowym warsztacie swej pracy, lecz wogóle w aparacie produkcyjnym społeczeństwa. Coprawda, nie zawsze i nie wszędzie dochodzi do tak skrajnych konsekwencyj, w każdym jednak razie plan oszczędnościowy i związana z nim reorganizacja pracy odbija się zawsze w mniej lub więcej dotkliwy sposób na interesach pracowników.

Aczkolwiek szkodliwe społecznie skutki racjonalizacji pracy są dla każdego widoczne, to jednak próżnemi i bezowocnemi byłyby wysiłki, aby tę naturalną i żywiołową dążność udaremnić czy zahamować. Jest ona wyrazem postępu cywilizacji, co więcej, stanowi jej istotę a wobec tego hamować jej nie tylko nie można, ale i nie należy. Jeden jest tylko skuteczny środek, aby omawiany proces nie stawał się żywiołową klęską i przekleństwem dla tysięcy i miljonów ludzi: należy uspołecznić rezultaty wysiłków oszczędnościowych, trzeba aby z zysków, w ten sposób zdobytych korzystały nie jednostki, prawne czy fizyczne, będące właścicielami przedsiębiorstw, lecz ogół pracowników i obywateli. Jeśli proces ten obniża koszty produkcji — trzeba aby korzystał z tego konsument przez zniżkę ceny towaru, jeśli pozwala on mniejszym wysiłkiem osiągnąć ten sam rezultat — trzeba skrócić czas pracy, podwyższyć zarobki, podzielić owoce twórczej myśli ludzkiej między całe społeczeństwo.

Jasnem jest, że osiągnięcie tak zakreślonego celu nie jest możliwe bez zasadniczych, do podstaw sięgających, reform społecznych i gospodarczych, nie ulega również wątpliwości, że szersze omówienie i pogłębienie tego tematu przekracza ramy niniejszego artykułu.

Pozwoliliśmy sobie na kilka uwag ogólnych dlatego, aby na zakreślonem w ten sposób tle mogła się uwypuklić należycie sytuacja, która wytworzyła się ostatnio w interesującym nas bezpośrednio warsztacie pracy, t. j. w przedsiębiorstwie P. K. P.

I ono także idzie z postępem czasu, ulega prądowi ogólnemu. Racjonalizuje swoją pracę metodycznie i konsekwentnie, choć może wolniej i mniej energicznie niż inne, mniejsze, lecz bardziej ruchliwe i elastyczne, prywatne przedsiębiorstwa. Poszczególne elementy procesu racjonalizacji uchodzą, być może, naszej uwagi, choć jesteśmy nie tylko biernymi jego widzami, lecz bierzemy w nim czynny i bezpośredni udział. Być może brak niejednemu z nas sposobności do objęcia całokształtu, sensu i celowości obserwowanych zjawisk i dlatego rzadko tylko zdajemy sobie sprawę z tego, co się święci i co nas czeka. Wynika stąd wiele pomyłek, marnuje się wskutek tego wiele energji i wiele wysiłków. Często usiłujemy przemocą cofnąć bieg wypadków, łudzimy się, że perswa-

zją, prośbą czy groźbą zahamujemy sam proces lub jego poszczególne przejawy, a nie widzimy i nie rozumiemy, że trud nasz jest bezcelowy i bezużyteczny.

Wiele zmieniło się w ciągu lat ostatnich w kolejnictwie, większe jeszcze zmiany nastąpić mają i nastąpią zapewne w latach najbliższych. Jeśli obracać się mamy wyłącznie w sferze zainteresowań najbliższych naszemu zawodowi, to przypomnimy np., że idą nieodwołalnie na szmelc stare, słabe parowozy, że trakcja parowa na krótkich odcinkach o częstotliwym a gęstym ruchu osobowym przeżywa się najwidoczniej, ustępując miejsca trakcji motorowej, że zdobywa sobie prawo egzystencji trakcja elektryczna nawet u nas, w kraju obfitującym w tani węgiel. W najbliższej przyszłości czeka nas automatyzacja hamulców w pociągach towarowych, czekają nas być może i inne jeszcze niespodzianki.

Wszystko to umożliwia technicznie, a nawet czyni konieczną reorganizację pracy. Skutki jej nie są i nie mogą być inne niż wszędzie i zawsze. Jest nas już dzisiaj o wiele mniej niż było nas lat temu 5 czy 10, nie tylko dlatego, że panuje kryzys i że zmniejszyła się praca kolei, lecz także i dlatego, że inne są dzisiaj warunki naszej pracy. Jeden silny parowóz spełnia dziś pracę, którą dawniej spełniały 2 lub 3 czy więcej nawet parowozów, a obsługuje go jedna tylko, jak dawniej, drużyna. Równocześnie zwiększenie zasięgu technicznego pracy parowozów, czyni zbytecznem utrzymywanie licznych, blisko siebie położonych, parowozowni, co znowu powoduje jeśli nie wprost redukcję personelu, to conajmniej likwidowanie poszczególnych jednostek administracji trakcyjnej, a co za tem idzie gromadne przesiedlenia i zmianę przydziałów służbowych.

I ten proces odbywa się od lat wielu, aczkolwiek dotąd nie miał żywiołowego rozpędu i odbywał się raczej wolno i sporadycznie, raz tu, to znowu gdzieindziej. Ostatnio jednakże otrzymaliśmy informacje, że już w najbliższych miesiącach czy może nawet tygodniach będziemy świadkami, a co gorsze, uczestnikami i ofiarami masowej likwidacji nie tylko mniejszych, ale i stosunkowo dużych parowozowni.

Pogłoski o likwidacji szeregu parowozowni łączy opinja pracownicza z działalnością specjalnej komisji oszczędnościowej, która ostatnio pracuje z wyjątkową intenzywnością i zdążyła już opracować i przedłożyć władzom naczelnym konkretne a głęboko sięgające projekty reorganizacji pracy. Wymieniano, iż likwidacji zupełnej lub częściowej ulec mają parowozownie: Sosnowiec, Leszno, Jarocin, Inowrocław, Zbąszyń, Chełm, Kiwerce, Zdołbunów i t. d.

Nie bierzemy na siebie odpowiedzialności ani za to, czy powtórzone przez nas pogłoski odpowiadają ściśle zamierzeniom czynników miarodajnych, ani też za to, czy podana przez nas lista parowozowni, skazanych na zagładę, jest kompletna. Podkreślamy natomiast, że likwidacja ma podobno związek z nowym rozkładem jazdy, co byłoby rzeczą naturalną i zrozumiałą, ale co równocześnie wskazywałoby na możliwość, czy nawet na konieczność przeprowadzenia jej w ciągu miesiąca maja 1935 r., a raczej w pierwszej połowie tego miesiąca.

Nie znamy szczegółów planu reorganizacji i dlatego nie mamy podstaw do oceny, czy proponowane zmiany są rzeczywiście celowe, czy osiągnięte tą drogą rezultaty dodatnie przewyższają istotnie nieuniknione w podobnych wypadkach szkody i straty, czy w obliczeniach nie ma luk, błędów lub niedopatrzeń. W tych wypadkach, w których plan jest nam bliżej znany (np. Sosnowiec), usiłujemy wpłynąć na decyzję władz przytoczeniem poważnych i godnych uwagi argumentów rzeczowych i będziemy akcję tę kontynuować w miarę rozwoju wypadków.

Obecnie chodzi nam jednak o zagadnienie, zdaniem naszem, podstawowe i najważniejsze, o sprawę, która zjawia się zawsze na porządku dziennym, ilekroć papierowy plan zetknie z się z życiem i napotka na swej drodze żywego, czującego, związanego licznemi węzłami osobistych i gospodarczych stosunków — człowieka.

Trzeba sobie zdać choćby w przybliżeniu sprawę, co oznacza w praktyce realizacja naszkicowanego powyżej planu, choćby miał być wykonany tylko w połowie: w samym Sosnowcu przewiduje się przeniesienie i przesiedlenie 70-ciu drużyn parowozowych i odpowiedniej ilości innych pracowników. W sumie około 500 pracowników P.K.P., a z rodzinami conajmniej 1500 osób musiałoby opuścić to miasto i przenieść się gdzieindziej. Jeśli w tym samym stosunku obliczymy zmiany w innych parowozowniach, które mają ulec likwidacji i jeśli uzmysłowimy sobie, że cały ten proces ma się podobno odbyć nagle i równocześnie w ciągu najbliższych kilku tygodni — zrozumiemy, iż przygotowuje się prawdziwa, masowa wędrówka ludu kolejowego, który przesiedlać się będzie z rodzinami, sprzętem domowym i t. d. z miasta do miasta, z osiedla do osiedla i to po wszystkich niemal linjach, składających się na naszą sieć kolejową.

Wszystkie oznaki zdają się wskazywać jasno i niedwuznacznie na to, że starym, a powszechnym zwyczajem, papierowe plany nie biorą pod uwagę doli i losu pracowników, których konsekwencje planu dotkną, bo dotknąć muszą i to najczęściej ciężko i boleśnie. Skazani na emigrację pracownicy są przecież ludźmi, z reguły obarczonymi rodzinami, posiadającymi dzieci, uczęszczające do szkół, mającymi często własne nieruchomości, udziały w spółdzielniach, mieszkania, stosunki rodzinne, społeczne i majątkowe, związanymi z miejscem dotychczasowej swej, często wieloletniej, pracy tysiącem węzłów, których wyliczyć niepodobna, ale które w sumie składają się na egzystencję pracownika i określają jego pozycję w społeczeństwie.

Plan reorganizacji pracy musi się z temi interesami liczyć, jeśli nie ma stać się źródłem dotkliwych, a niedających się ani odwołać, ani naprawić krzywd, szkód i strat dla personelu kolejowego.

Nie jest rzeczą rozumną bić głową o ścianę. Jeżeli zatem likwidacja tej czy innej parowozowoni jest konieczną, jeśli ten czy inny plan, powodujący konieczność przesiedleń, zrealizowany być musi — winien on być przeprowadzony tak, aby go pracownicy rozumieli i odczuwali jako akcję, która ma na celu dobro przedsiębiorstwa, że zaś dobro to, z bezcelową krzywdą, zadaną pracownikom, pogodzić się nie daje, przeto interes personelu winien być wzięty pod uwagę i uwzględniony w tej mierze, jaka jest z jednej strony nieodzowna ze względu na ludzkie i obywatelskie stosunki interesowanych pracowników i jaka z drugiej strony jest możliwa i dopuszczalna, bez naruszenia zasadniczych i podstawowych celów, do których zmierza akcja oszczędnościowa.

W tem rozumieniu, tudzież w przekonaniu, że rozumne, a uzasadnione postulaty nasze znajdą zrozumienie u naczelnych władz P.K.P., wystąpiliśmy do M. K. ostatnio z memorjałem, w którym sformułowaliśmy minimalne postulaty nasze, związane z reorganizacją w sposób następujący:

1) Ilekroć z planu organizacyjnego wyniknie konieczność całkowitej lub częściowej likwidacji pewnej jednostki służbowej, np. parowozowni i wiążąca się z tem konieczność przeniesienia służbowego, i przesiedlenia personelu — likwidacja taka nie powinna się odbywać nagle. Najpraktyczniej, z punktu widzenia interesów personelu byłoby, gdyby likwidacja odbywała się stopniowo, według planu, obliczonego na dłuższe okresy czasu. W każdym razie personel powinien być uprzedzony o swoim losie na kilka, zdaniem naszem, conajmniej na trzy miesiące naprzód. Poszczególnym pracownikom należałoby doręczyć dekrety o przeniesieniu z uprzedzeniem conajmniej na wskazany wyżej termin tak, aby wiedzieli nietylko, że będą przeniesieni, lecz także i dokąd przeniesienie nastąpi. Jest to konieczne z uwagi na to, iż pracownik powinien mieć możność zlikwidowania swoich interesów w dotychczasowej siedzibie służbowej, rozejrzenia się w stosunkach, jakie istnieją w nowej siedzibie, wyszukania ewentualnie szkoły dla dzieci, wynajęcia dotychczasowego swego mieszkania, ustanowienia, w razie potrzeby, zarządu nad swoim majątkiem i t. d.

2) W miarę możności należałoby pozostawić w dotychczasowej sie-

dzibie służbowej tych z pośród pracowników, którzy najsilniej są z daną miejscowością związani, np. którzy znajdują się w trakcie budowy własnych domów mieszkalnych i t.p.

3) Przeniesienie pracowników mających dzieci uczęszczające do szkół, zwłaszcza zaś do szkół średnich, nie powinno mieć miejsca w ciągu roku szkolnego. Pracowników takich należałoby w miarę możności przenosić do takich miejscowości, w których istnieją szkoły równorzędne.

4) Należałoby zapewnić możność wyboru miejsca, do którego pracownicy mają być przeniesieni. Jesteśmy przekonani, iż uzgodnienie planu przeniesień jest zupełnie możliwe przy współudziale odpowiednich organów Związków Zawodowych, jako reprezentacji pracowniczej W razie zastosowania tej zasady poszczególni pracownicy mieliby możność przesiedlić się tam, gdzie im to najbardziej odpowiada. Ewentualne różnice zdań na ten temat, lub sprzeczność w interesach mogłaby być wyrównana w gronie samych pracowników, a uzgodniony w ten sposób plan przeniesień zostałby przyjęty przez wszystkich z wdzięcznością i uznaniem, a nie wywoływałby niezadowolenia, pretensyj i fermentu, który, zdaniem naszem, z punktu widzenia interesów P. K. P. jest niepożądany.

5) Należałoby bezwzględnie przestrzegać zasady, iż przeniesienia, wynikające z planu reorganizacji pracy są „przeniesieniami z urzędu" w rozumieniu § 36 ust. (1) pkt. 1 obowiązującej pragmatyki służbowej. Jest to zagadnienie najbardziej drażliwe i sprawa nasuwa najwięcej obaw, albowiem z okazji likwidacji niektórych parowozowni, co miało miejsce w przeszłości, organy administracji kolejowej lokalnej i okręgowej niejednokrotnie wymuszały na pracownikach groźbą kar, redukcji i zemerytowania wnoszenie, rzekomo dobrowolnych, podań o przeniesienie i tą drogą pozbawiały ich prawa do należnych im kosztów przesiedlenia. Istnieje obawa, iż podobny system praktykowany być może także przy sposobności zamierzonej obecnie reorganizacji. Jesteśmy przekonani, iż Ministerstwo Komunikacji narówni z nami uważa stosowanie podobnej metody za nadużycie i że w planach Ministerstwa nie leży uzyskiwanie oszczędności tą drogą. Ponieważ jednak opisane co dopiero metody postępowania zakorzeniły się dość głęboko w praktyce niższych organów administracyjnych, przeto prosimy usilnie o wydanie jasnych i niedwuznacznych instrukcyi, zakazujących wyraźnie wymuszania na pracownikach podań o przeniesienie i pozbawiania ich w ten sposób prawa do zwrotu kosztów przesiedlenia.

REPRESJE ZA PRZEJECHANIE SYGNAŁÓW

Interwencja Prezydjum Związku w M. K.

Ostre nasilenie represyj stosowanych przez organy P. K. P. wobec drużyn parowozowych oskarżonych o przejechanie sygnałów ustawionych na „stój" spowodowało Centralę Z. Z. M. do podjęcia energicznej interwencji przy pomocy wszystkich środków stojących do naszej dyspozycji.

Podjęliśmy przedewszystkiem próbę zbadania na własną rękę przyczyn mnożących się ostatnio wypadków przejechania sygnałów rozpisując w N-rze 1 „Maszynisty" z r. b. odpowiednią ankietę. Wszczęta w ten sposób akcja jest w toku i będzie niebawem zakończona. Podjęliśmy następnie próbę poruszenia opinji władz i ogółu zainteresowanych przez zamieszczenie na łamach „Maszynisty" artykułu p. t. „Więcej spokoju" (p. „Maszynista" Nr. 2/35 str. 11). Wreszcie wystąpiliśmy z interwencją w M. K. przedkładając odpowiedni memorjał, którego treść podajemy poniżej, zgodnie z uchwałą Zarządu Głównego, do wiadomości czytelników.

Sprawa była przedmiotem konferencji, którą delegacja Prezydjum w osobach kol. kol. **Borkowskiego, Komorowskiego, Siadaka i Lisiewicza** odbyła dnia 7 marca 1935 r. z p. Dyr. Dep. Mechan. M. K. **inż. Stodolskim.** Delegacja uzupełniła treść memorjału ustnemi wywodami i poparła zawarte w nim spostrzeżenia i wnioski, przytoczeniem obszernych materjałów faktycznych, które w treści pisma ujęte być nie mogły. Podkreślaliśmy przedewszystkiem, że celem do którego zmierzamy, jest usunięcie wszelkich uogólnień i szablonów i skierowanie, zrozumiałej zresztą, akcji władz na tory rozumne, uwzględniające wszystkie okoliczności wypadku. Zwróciliśmy ponadto uwagę na szkodliwość stosowania w tych wypadkach badań lekarskich i psychotechnicznych i na wątpliwą wartość rezultatów tych badań, podejmowanych z celem zgóry określonym i w stanie wysokiego zdenerwowania po stronie pracownika.

P. Dyr. inż Stodolski przedyskutował z delegacją szczegółowo treść memorjału, i w uznaniu słuszności naprowadzonych przez nas argumentów obiecał rozpatrzeć i zrewidować treść wydanych w tej sprawie okólników i zarządzeń. Szczególnie zainteresował się sprawą wadliwego działania i ustawienia urządzeń sygnalizacyjnych i zalecił Związkowi **zwrócić się do drużyn parowozowych z wezwaniem, aby każdy wypadek złego ustawienia, złej widoczności lub wadliwego działania urządzeń sygnalizacyjnych podawały natychmiast swej władzy służbowej w raportach.** Poruszone w memorjale sprawy osobiste członków naszego Związku: **Przybysza** z W-wy Głównej, **Komarzyńskiego i Krechowieckiego** ze Lwowa, **Witka** z Łodzi Kal. **Bakalarza** ze Skarżyska i **Niedzielskiego** z Poznania obiecał p. Dyrektor rozpatrzeć osobiście i udzielić Związkowi odpowiedzi.

Do
Ministerstwa Komunikacji
w Warszawie

Na skutek wydanych ostatnio zarządzeń, opartych o instrukcje M. K., zaostrzone zostały represje służbowe w wypadkach przeoczenia sygnałów ustawionych na „stój", tudzież we wszelkich wypadkach zderzenia taboru i t. d. Dyrekcje poleciły podwładnym sobie organom karać bezwzględnie personel parowozowy zarówno za przekroczenie szybkości maksymalnej, jak też i za przedłużenie rozkładowego czasu jazdy, wszystkich zaś pracowników, którym zdarzył się w służbie wypadek ruchowy, zawieszają bezwzględnie w służbie i nakazują poddawać ich badaniom lekarskim i psychotechnicznym oraz egzaminom sprawdzającym ze znajomości przepisów ruchu i sygnalizacji.

Zastrzegając się, iż nie mamy bynajmniej zamiaru uchylać od odpowiedzialności służbowej kogokolwiek, kto uznany został za winnego zlekceważenia podstawowych przepisów ruchu i sygnalizacji, poczuwamy się jednakże do obowiązku skierować uwagę Ministerstwa Komunikacji na sytuację, która się wskutek niewłaściwego, zdaniem naszem, stosowania omawianych rygorów, wytworzyła, a która staje się przyczyną chronicznego zdenerwowania personelu parowozowego, tudzież powodem rozgoryczenia, uzasadnionego najzupełniej warunkami, wśród których personel parowozowy pełni obecnie swoją odpowiedzialną służbę.

Wspomniane rygory stosowane są szablonowo, a często nawet wręcz bezmyślnie. Uniemożliwia to personelowi parowozowemu rozumne i celowe kierowanie taborem. Maszyniście prowadzącemu pociąg grozi z jednej strony kara za przekroczenie szybkości maksymalnej, równocześnie jednak z drugiej strony pociąga się go do odpowiedzialności za opóźnienie pociągu nie bacząc na żadne wyjaśnienia, usprawiedliwienia i t. d. Maszynista podlega karze za wydłużenie rozkładowego czasu jazdy na poszczególnych odcinkach, z drugiej jednakże strony maszynista podlega surowym karom za nieostrożną jazdę, jeśli na czas nie spostrzeże jakiejkolwiek przeszkody na torze nawet przy sygnałach ustawionych prawidłowo na „wolną drogę". Oczywiście maszynista podlega bezwzględnym i surowym represjom za przejechanie sygnału ustawionego na „stój", przyczem znowu nie bierze się pod uwagę ani współodpowiedzialności służby stacyjnej, i drogowej oraz drużyny konduktorskiej, ani też wadliwego działania urządzeń sygnalizacyjnych.

Sytuacja wytworzona w ten sposób uniemożliwia drużynie parowozowej przyjęcie na siebie moralnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo

ruchu. Maszynista zawsze jest zagrożony karą. Jeśli jedzie ostrożnie, grozi mu kara za opóźnienie pociągu, lub za wydłużenie rozkładowego czasu jazdy; jeśli jedzie z szybkością wskazaną w rozkładzie jazdy, grozi mu odpowiedzialność za nieostrożną jazdę choćby nawet żadnego sygnału nie przeoczył. Jasnem jest, iż sytuacja podobna powtarzająca się codziennie i trwająca po kilka godzin, musi oddziałać szkodliwie na nerwy i na psychikę pracownika, budzi w nim chorobliwy i chroniczny lęk przed odpowiedzialnością, której w żaden sposób uniknąć nie może, co, zdaniem naszem, przyczynić się musi do mnożenia wypadków ruchowych, a nawet do powodowania katastrof kolejowych.

Represje za przejechanie sygnału „stój" stosowane są szablonowo, przyczem właściwe organy wychodzą najprawdopodobniej z założenia, iż nie jest możliwy wypadek, aby maszynista, który sygnał ustawiony na „stój" przejechał, był niewinny. Zanim jeszcze można było należycie i objektywnie zbadać istnienie i stopień winy pracownika, podlega on bezwzględnemu zawieszeniu w służbie. W trakcie toczących się, a nie zakończonych, dochodzeń służbowych, poddaje się pracownika badaniom lekarskim przez szereg specjalistów: na wzrok, na słuch, na serce, na płuca i t. d. Równocześnie kieruje się pracownika do badania psychotechnicznego i poddaje się go egzaminowi sprawdzającemu ze znajomości przepisów ruchu i sygnalizacji.

Zawieszanie w służbie stosowane jest również szablonowo. Ponadto zbyt wiele rozmaitych władz i organów ma prawo stosować ten środek, który sam w sobie nie jest bynajmniej środkiem zapobiegawczym, lecz dotkliwą, zarówno pod względem materjalnym, jak i moralnym, karą. Zawieszenie trwa często bardzo długo. Znamy wypadek, gdy utrzymuje się bez przerwy przez 15-cie miesięcy. Często Dyrekcja wbrew własnej swojej opinji nie może cofnąć zarządzenia o zawieszeniu, ponieważ zostało ono wydane przez organ inspekcyjny, lub nadzorczy, a wówczas niema właściwie sposobu na to, aby zarządzenie o zawieszeniu w służbie w czasie właściwym uchylić. W szczególnie jaskrawych wypadkach może taka sytuacja doprowadzić i doprowadza rzeczywiście do zwichnięcia równowagi psychicznej dotkniętego tem pracownika.

Wszystkie opisane rygory trafiają bez wyboru w winnych i w niewinnych. Organy wykonawcze zasugerowane koniecznością stosowania represyj nie zadają sobie trudu szczegółowego zbadania winy pracownika i uznają ryczałtem winnym każdego, komu tylko zdarzy się wypadek przejechania sygnału ustawionego na „stój". Ostatnio zawieszono np. w służbie i poddano szczegółowym badaniom lekarskim przez kilku specjalistów po kolei maszynistę Komarzyńskiego Włodzimierza, który był uczestnikiem znanego wypadku w stacji Synowódzko-Wyżne, D.O.K.P. Lwów. Wiadomo powszechnie, iż wypadek ten zdarzył się w czasie niezwykłego i wyjątkowo silnego w naszych stosunkach atmosferycznych huraganu. Wiadomo, iż warunki wśród których pełnił w krytycznym dniu służbę maszynista Komarzyński uniemożliwiały zupełnie wszelkę orjentację. Maszynista Komarzyński, całkowicie oblepiony śniegiem i błotem narówni zresztą z prowadzonym przez siebie parowozem, ze wszystkiemi jego urządzeniami, z szybą w budce parowozowej, ze szkłem wodowskazowym i t. d. zahamował pociąg, zahamował go zresztą także i personel konkuktorski. Mimo to huragan o niezwykłej sile popchnął zahamowany pociąg, co stało się powodem zderzenia. W uznaniu wszystkich tych okoliczności nawet prokurator umorzył dochodzenie, natomiast przeszła wobec wszystkich tych okoliczności obojętnie władza przełożona Komarzyńskiego, która nie oszczędziła mu żadnego z opisanych rygorów.

Zdarzyło się kilka wypadków zawieszenia w służbie i zastosowania opisanych rygorów wobec maszynistów, którzy przejechali świetlny sygnał odstępowy ustawiony na wiadukcie linji średnicowej węzła warszawskiego za wylotem tunelu przy ul. Czerwonego Krzyża. Maszyniści tłumaczyli się tem, iż sygnał zmienił barwę na czerwoną w ostatniej chwili na kilka, czy kilkanaście metrów przed momentem, w którym minął go parowóz. Tłumaczenia tego nie wzięto pod uwagę jako rzekomo sprzecznego z konstrukcją aparatów sygnalizacyjnych. Okazało się jednak ostatnio, iż tłumaczenia te zasługują na wiarę, albowiem wypadek taki jest zupełnie możliwy, a powodują go nieostrożnie wykonywane przetoki w stacji Warszawa Wschodnia. Gdy okazało się to dowodnie w jednym wypadku, wówczas usiłowano sprawę zatuszować nie cofając się nawet przed sfałszowaniem raportu jazdy.

Za nieostrożną jazdę ukarano niedawno maszynistę Przybysza Stanisława, który nie przejechał żadnego sygnału, lecz przy prawidłowo ustawionym sygnale i prawidłowych zwrotnicach, w nocy, na łuku, przy małem polu widzenia najechał na nieostrożnie pozostawione na torze, nieoświetlone i nieosygnalizowane wagony, których widoczność utrudniał ponadto fakt, iż ustawione były w cieniu budynku stacyjnego. Maszynista Przybysz zauważył te wagony, zastosował hamowanie nagłe, wybił koła u parowozu i przez swą szybką orjentację uratował życie kilkudziesięciu ludziom oraz zdołał uchronić P. K. P. od bardzo poważnych strat materjalnych, mimo to jednak został ukarany li tylko na zasadzie opinji Komisji, która uważała z nieznanych bliżej względów, iż „powinien był zauważyć przeszkodę wcześniej".

Rygory w postaci poddawania szczegółowym badaniom lekarskim oraz psychotechnicznym stosuje się wobec każdego pracownika, któremu zdarzył się wypadek kiedykolwiek, nawet na kilka miesięcy przed wydaniem odpowiedniego okólnika. I tak poddano wspomnianym badaniom pomocnika maszynisty Aleksandra Wit_ka, któremu zdarzył się wypadek dn. 21 listopada 1934 r. w stacji Łódź — Kaliska w okolicznościach, które nie nasuwają żadnych wątpliwości, ani na temat stanu zdrowia, ani na temat predyspozycji psychicznej tegoż pracownika. I ten pracownik również nie przeoczył żadnego sygnału, ani nie zlekceważył żadnego z obowiązujących przepisów ruchu i sygnalizacji, a ukarany został znowu dlatego, iż właściwy organ administracyjny odniósł wrażenie, że „powinien był zobaczyć przeszkodę wcześniej".

Nie wymieniamy ze względów oczywistych licznych, codziennych wypadków nakładania kar za opóźnienie pociągu, przyczem z reguły nie bierze się pod uwagę żadnego tłumaczenia, ani warunkami atmosferycznemi, ani specjalną sytuacją na pewnych odcinkach, a nawet najczęściej wogóle nie dopuszcza się pracownika od udzielenia wyjaśnień. To samo powiedzieć należy o karach za przekroczenie szybkości maksymalnej oraz za wydłużenie rozkładowego czasu jazdy na poszczególnych odcinkach.

Maszynista Niedzielski z parowozowni Poznań zawieszony już jest od 15-tu miesięcy mimo, iż Sąd prawomocnie uwolnił go od winy i odpowiedzialności za znaną katastrofę w Poznaniu. Od kilku miesięcy zawieszony jest w służbie maszynista Bakalarz z parowozowni Skarżysko mimo, iż nie można mu zarzucić przekroczenia żadnego obowiązującego przepisu, a przywrócenie go do służby napotyka na nieprzezwyciężone trudności dlatego, iż zarządzenie o zawieszeniu w służbie wydała Główna Inspekcja Komunikacji.

Tych kilka przykładów nie dających, oczywiście, pełnego obrazu rzeczywistości wskazuje, iż organy wykonawcze zbyt szablonowo pojęły otrzymane instrukcje i stosują je w sposób niedość rozsądny, przyczyniając się do wytworzenia wśród pracowników parowozowych atmosfery niezdrowej, rujnującej nerwy, a przez to groźnej w najwyższym stopniu dla bezpieczeństwa ruchu. Wątpimy, czy zarządzone w podobnych wypadkach badania psychotechniczne mają jakąkolwiek wartość naukową. Dokonywane są one pod grozą poważnych konsenkwencyj służbowych i życiowych dla badanego pracownika. W tych warunkach próba nie może dać wyników normalnych zwłaszcza, iż pracownik ma i musi mieć, uzasadnione subjektywnie, przekonanie, że chodzi tutaj nie o spokojne, objektywne i beznamiętne zbadanie jego predyspozycyj psychicznych, lecz o pewien rodzaj kary, czy szykany zastosowanej do niego, jako do podej-

rzanego o spowodowanie wypadku, czy też nawet jako winnego przekroczenia przepisów służbowych. Tak samo uważamy, iż niewłaściwą jest rzeczą stosować w podobnych wypadkach, niejako na gorąco i z określonym celem szczegółowe badania lekarskie przez kilku kolejno specjalistów. Wynik takiego badania, choćby był jak najbardziej objektywny uznany będzie, jeśli wypadnie ujemnie, nie za orzeczenie zgodne z zasadami wiedzy lekarskiej, lecz za rodzaj kary związanej z wypadkiem ruchowym, który był przyczyną badania.

Reasumując wyrażamy przekonanie, iż stosowana ostatnio polityka represyjna w związku z wypadkami ruchowemi weszła na tory niezdrowe i doprowadzić może, w razie dalszego jej stosowania, do rezultatów wręcz przeciwnych zamierzeniom. Jesteśmy przekonani, iż wszelkie represje stosowane być mogą jedynie tylko wobec pracowników rzeczywiście winnych, t. j. wobec takich, którym w właściwej drodze winę prawomocnie udowodniono. Przekonani jesteśmy również, iż kary za sposób prowadzenia pociągu winny być stosowane rozumnie z uwzględnieniem wszelkich okoliczności danego wypadku oraz, że personel parowozowy ma i musi mieć prawo dostosowywania szybkości prowadzonego taboru do okoliczności miejsca i czasu tak, aby miał możność przyjęcia na siebie moralnej gwarancji za bezpieczeństwo ruchu. Przekonani jesteśmy wreszcie, iż badania lekarskie choćby najbardziej wnikliwe i szczegółowe winny się odbywać perjodycznie w terminach przepisanych, a wyjątkowo wówczas tylko, jeśli okoliczności danego wypadku istotnie nasuwają wątpliwości co do stanu zdrowia pracownika. To samo stosować się winno, zdaniem naszem, do badań psychotechnicznych, zaś jak największa ostrożność i oględność stosowana być winna nieodzownie przy wydawaniu zarządzeń o zawieszaniu w służbie.

Przedkładając powyższe uwagi Ministerstwu Komunikacji, usilnie prosimy o wniknięcie w dobre nasze intencje, o uwzględnienie, iż celem, do którego zmierzamy jest przedewszystkiem właściwie pojęte dobro i należycie zrozumiany interes P.K.P. i w tej myśli prosimy Ministerstwo Komunikacji o wydanie odpowiednich zarządzeń.

Prezes Związku:
(—) **Borkowski.**

Sekretarz Generalny:

(—) **Siadak.**

SPRAWY SŁUŻBOWE

Warunki dopuszczenia do egzaminu na maszynistę parowozowego

Chaos prawny, który panował w stosunkach służbowych na P. K. P. przez długi szereg lat po odzyskaniu niepodległości pozostawił po sobie, niestety, trwałe ślady i odbija się dotąd w sposób fatalny na interesach pracowników kolejowych. Administracja kolejowa nie czyni żadnych wysiłków aby powstałym z tego powodu krzywdom zaradzić, przeciwnie, czepiając się bezdusznej litery poszczególnych rozporządzeń a nie rozumiejąc ich sensu i ducha potęguje i mnoży a często wręcz stwarza nowe trudności i nowe wyszukuje szykany.

Tym razem chodzi nam o warunki dopuszczenia do egzaminu na maszynistę parowozowego. Obowiązujący w tym względzie § 37 przepisów o służbie przygotowawczej i egzaminach (Instrukcja A5) postanawia, iż do tego egzaminu dopuszczeni być mogą **pomocnicy maszynisty II kl.**, o ile odpowiadają pozostałym, w tym paragrafie wymienionym, wymogom (36 miesięcy służby w charakterze pomocnika masz. i 50.000 km. przejazdu) Wynika stąd, że ktokolwiek normalnie, a nie w drodze wyjątku, uzyskał stanowisko pomocnika maszynisty II kl., kto został przyjęty i był oraz jest kandydatem na stanowisko awansowe w służbie parowozowej, ten ma tem samem już wystarczające kwalifikacje formalne do egzaminu na maszynistę parowozowego i nie ma obowiązku wykazywać się żadnemi dalszemi świadectwami i t.p. Wynika to także i z faktu, iż obowiązujące przepisy, które, jak wiadomo, weszły w życie dopiero z dniem 1 lipca 1929 r. nie przekreśliły i nie unieważniły stanu rzeczy, który wytworzony został w ciągu poprzednich lat 10-ciu istnienia P.K.P. lecz w § 63 uznały za ważne egzaminy złożone poprzednio według obowiązujących podówczas przepisów.

Inaczej zapatruje się na sprawę administracja kolejowa w okręgu Dyr. K. P. w Warszawie. Pracują w tej Dyrekcji liczni etatowi pomocnicy maszynisty II klasy, którzy przyjęci zostali do służby parowozowej na podstawie przepisów zawartych w rozporządzeniu tejże Dyrekcji z dn. 29.X.1920, Nr. 19316. Przepisy te umożliwiały zatrudnienie w charakterze t. zw. „ślusarzy kandydatów" także i takich pracowników, którzy nie mogli się wykazać posiadaniem formalnych świadectw ukończenia nauki rzemiosła, lecz udowodnili swoje kwalifikacje ogólne i fachowe świadectwami pracy i nauki oraz złożeniem odpowiednich egzaminów sprawdzających przed władzami P. K. P. Na tej podstawie dopuszczono ich do służby próbnej, poddano egzaminowi ścisłemu na pomocników maszynisty i mianowano ich na etatowe stanowiska pomocników maszynisty II kl. zanim jeszcze wydano i wprowadzono w życie obowiązującą obecnie instrukcję A5.

Obecnie, gdy pracownicy ci zgłaszają prośby o dopuszczenie do egzaminu na maszynistę parowozowego, Dyrekcja żąda od nich dopełnienia nietylko warunków przewidzianych w § 37 przepisów egzaminacyjnych, lecz nadto i dopełnienia warunków przewidzianych w § 36 tychże przepisów, t. j. przedłożenia świadectw formalnych ukończenia szkoły powszechnej, oraz świadectw wyzwolenia na rzemieślników-metalowców

Wymóg ten jest, według naszego przekonania, prawnie nieuzasadniony, albowiem warunki wskazane w § 36 przepisów egzaminacyjnych obowiązują tylko kandydatów do egzaminów na pomocnika maszynisty parowozowego i to dopiero od 1.VII.1929, co w żadnym razie nie pozbawia i pozbawiać nie może pracowników egzaminowanych i mianowanych przed tym terminem prawa dalszego posuwania się po szczeblach karjery w służbie parowozowej.

Stanowisko Dyrekcji jest, zdaniem naszem, jednym z licznych objawów przejaskrawionej a nieżyciowej formalistyki, tem ponadto dziwniejszej, że ta sama Dyrekcja dopuszcza bez wahania i skrupułów do egzaminów na maszynistę parowozowego, z jawnem pogwałceniem postanowień § 37 przepisów egzaminacyjnych, pracowników nieetatowych, stałych, a nawet czasowych, którzy nie będąc etatowymi pomocnikami maszynisty II kl. wymogom przepisów nie odpowiadają.

Pominąwszy zresztą względy formalne — stwierdzić wypada, iż stanowisko Dyrekcji jest niesłuszne również ze względów rzeczowych i z uwagi na interes P.K.P. zaś interesowanym pracownikom wyrządza niezasłużoną a dotkliwą krzywdę.

Chodzi o pracowników, którzy przyjęci zostali do służby jako kandydaci na stanowiska maszynistów i posiadali wszystkie wymagane w tym względzie kwalifikacje. Odbyli oni odpowiednie wyszkolenie, złożyli z pomyślnym wynikiem egzamin, pełnią służbę pomocników maszynistów od wielu lat, mianowani zostali na stanowisko podstawowe, które otwierało im drogę do stanowisk awansowych, obecnie zaś stoją wobec perspektywy zupełnego załamania się obranej w ten sposób karjery służbowej. Ich sytuacja życiowa byłaby nadzwyczaj trudna. Dodatkowe złożenie egzaminu celem uzyskania świadectwa wyzwolenia na rzemieślnika - metalowca, jest, wobec rygorów nowego prawa przemysłowego, które nie obowiązywało w czasie, gdy szkolili się oni w rzemiośle, połączone z szeregiem bardzo uciążliwych trudności. Wymaga rozmaitych zaświadczeń, dyspensy ze strony szeregu władz administracyjnych i t. d. i t. d. To samo dotyczy uzyskiwania świadectw szkolnych. To też pracownik najczęściej nie będzie mógł wogóle przedłożyć ża-

danych od siebie dokumentów formalnych. Skutkiem długoletniego zatrudnienia w służbie parowozowej stracił pracownik taki z reguły kwalifikacje do innej służby, stanie wobec perspektywy pozostania do końca swej służby pomocnikiem maszynisty II kl. bez nadziei awansu i poprawy bytu, zaś władza służbowa posiadać będzie pewną ilość pracowników, w gruncie rzeczy, bezużytecznych i niezadowolonych, z którymi nie wiadomo co czynić, skoro wobec formalnej nominacji na pomocników maszynistów II kl. nie można ich trybem normalnym (§ 24 pragmatyki) przydzielić do innej służby.

Centala Związku usiłowała przekonać o słuszności swego stanowiska Dyrekcję O. K. P. w Warszawie, skoro jednakże Dyrekcja ta uporczywie trwa przy swoich wymogach—zwróciliśmy się dnia 18 marca 1935 r. do Ministerstwa Komunikacji z odpowiednim memorjałem, domagając się wydania zarządzeń zgodnych z literą prawa, jak też i z dobrem P.K.P. oraz z uprawnionemi i usprawiedliwionemi interesami dotkniętych stanowiskiem Dyrekcji pracowników.

Odszkodowanie za niewykorzystane urlopy

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 11 z r. 1935 pod poz. 61 ukazało się Rozp. p. Ministra Komunikacji z dnia 15 lutego 1935 r. Nr. P. 6/45/1/35 w myśl którego pracownicy etatowi, stali i praktykanci, którzy na podstawie polecenia władzy nie wykorzystali w r. 1934 urlopu wypoczynkowego w całości lub w części otrzymują **za każdy dzień** niewykorzystanego urlopu odszkodowanie w wysokości **połowy normalnej djety.**

Wypłata odszkodowania za niewykorzystany urlop wypoczynkowy następuje na prośbę pracownika potwierdzoną przez bezpośredniego zwierzchnika co do przyczyny niewykorzystania urlopu oraz czasu niewykorzystanego urlopu.

Prośby o przyznanie odszkodowania za niewykorzystany w r. 1934 urlop wypoczynkowy wnosić należy **najpóźniej do dnia 15 kwietnia 1935 roku.**

Podwyższenie dodatków służbowych dla maszynistów wagonów motorowych

Maszyniści wagonów motorowych otrzymywali dotąd dodatki: godzinowy i kilometrowy według stawek przewidzianych w rozp. M. K. z dn. 9.XII.1931, Dz. Urz. M. K. Nr. 24 z r. 1931, poz. 189 dla pomocnika maszynisty parowozowego.

Ten wymiar dodatku oparty o stosunki dawniejsze, kiedy to ruch motorowy odgrywał na P. K. P. rolę zupełnie podrzędną nie mógł się ostać obecnie, w czasie gdy ruch motorowy wzmaga się stale i odgrywać zaczyna rolę poważną w ruchu podmiejskim a nawet i długodystansowym (Warszawa — Łódź, Kraków— Zakopane — Krynica, Kraków — Katowice i t. p.).

Wobec tego, na skutek interwencyj Związków, M. K. znowelizowało obowiązujące przepisy o dodatkach dla drużyn parowozowych **z ważnością od dnia 1 marca 1935** w tym sensie iż maszynistom wagonów motorowych służyć będzie od tego terminu dodatek godzinowy i kilometrowy według stawek przewidzianych **dla maszynisty parowozowego.**

Różnica stawki wynosi: 1) **w dodatku godzinowym,** za czas służby w drodze na parowozie zamiast dotychczasowych 23 grosze — 30 groszy za godzinę, 2) **w dodatku kilometrowym** (pociągi osobowe) zamiast dotychczasowych 22 groszy— 28 groszy za przebieg każdych 10 kilometrów.

Regulujące tę sprawę Rozp. M. K. z dn. 1 marca 1935 r. Nr. P. 6/40/2/35 ogłoszone zostało w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 11 z r. 1935 pod poz. 63.

Uposażenie pracowników stałych za czas zawieszenia w służbie

Rozporządzeniem z dn. 4 lutego 1935 r. Dz. Urz. M. K. Nr. 11, poz. 65 wyjaśniło Ministerstwo Komunikacji, nawiązując do postanowień § 27 ust. (1), rozp. K. M. z dn. 1.I.1934 o uposażeniu pracowników P. K. P., że pracownikom stałym (płatnym dziennie) należy się **od dnia** zawieszenia w służbie połowa uposażenia (uposożenie zasadnicze, zasiłek wyrównawczy, dodatek lokalny) za każdy dzień **powszedni,** jeśli są spłacani według tabeli „A" a za każdy dzień **kalendarzowy** jeśli są opłacani według tabeli „B" (pełniący służbę na zmianę we wszystkie dni tygodnia).

Nowe linje kolejowe

W ubiegłej kadencji uchwalił Sejm na wniosek Rządu ustawę o budowie 3 nowych linij kolejowych, a mianowicie: Mława — Ostrołęka, Zgierz — Wyszków i Nowojelnia — Nowogródek.

Linja **Mława — Ostrołęka** o długości 93 km. ma za zadanie połączyć magistralę Warszawa — Modlin — Działdowo z magistralą Warszawa — Białystok — Wilno, stanowiąc przedłużenie istniejącej już linji Łapy — Śniadowo — Ostrołęka. Temu samemu celowi w bezpośrednim sąsiedztwie węzła Warszawskiego służyć ma linja **Zegrze— Wyszków,** długości 40 km., wychodząca ze stacji Zegrze na odnodze linji mławskiej, a kończąca się w stacji Wyszków na istniejącej już linji Tłuszcz — Ostrołęka.

Linja **Nowojelnia — Nowogródek** długości 26 km. połączy wojewódzkie miasto Nowogródek z siecią normalnotorowych kolei, stanowiąc odnogę istniejącej linji Baranowicze — Lida.

Dwie pierwsze linje posiadać będą, obok doniosłego znaczenia gospodarczego dla okolic, przez które będą przechodziły, także i poważną wartość dla usprawnienia komunikacji kolejowej umożliwiając znaczne skrócenie drogi z kresów wschodnich do Gdańska, Gdyni oraz województw zachodnich z ominięciem przeciążonego węzła warszawskiego. Stworzy się ponadto, za pośrednictwem istniejącej już linji Pilawa— Mińsk Mazowiecki — Tłuszcz, możliwość kierowania tą drogą transportów z południa kraju (linja Dęblin — Lublin).

Pozatem wszystkie projektowane linje posiadać będą duże znaczenie strategiczne. Budowa ma się rozpocząć już w bieżącym sezonie budowlanym.

Organizacja parowozowni

W Dzienniku Urzędowym U. K. Nr. 4 z r. 1935 pod poz. 21 ogłoszone zostało rozp. p. Ministra Komunikacji z dnia 31 stycznia 1935 r. o organizacji parowozowni kolei państwowych.

W myśl tego rozporządzenia parowozownie są wykonawczemi jednostkami przedsiębiorstwa P. K. P. podległemi oddziałom mechanicznym. Dzielą się one na główne i pomocnicze.

Parowozownie główne dzielą się na klasy I-szą i II-gą. Parowozownie pomocnicze zależne są pod względem technicznego zakresu działania od parowozowni głównych. Na czele parowozowni głównych stoją naczelnicy. Na czele parowozowni pomocniczych — zawiadowcy. Parowozownią główną w siedzibie oddziału mechanicznego zawiaduje bezpośrednio naczelnik oddziału. Posterunkami linjowemi parowozowni głównych i pomocniczych są stacje trakcyjne.

W związku ze streszczonemi wyżej zasadami przeprowadziło cytowane na wstępie rozporządzenie stosowną nowelizację Statutu organizacyjnego Oddziałów P. K. P., m. in. oddając zawiadowców parowozowni pomocniczych w zależność w sprawach technicznych od naczelników właściwej terytorjalnie parowozowni głównej.

OD REDAKCJI

Podajemy do wiadomości p. t. Czytelników, że numer marcowy naszego czasopisma nie mógł się ukazać z powodów od Redakcji niezależnych. Numer niniejszy wydajemy za miesiąc kwiecień 1935 z bieżącą numeracją kolejną (Nr. 3)

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM ZWIĄZKU

Dnia 4.II.1935 r.—w M. K. w sprawach Rutkowskiego, Chandysia, Knopika, Mazura, Ziółkowskiego i wypłaty diet w Dyrekcji O. K. P. Kraków — **Kol. Komorowski.**

Dnia 22.II.1935 r. — w M. K. w sprawie dopuszczenia do egzaminów na prawo kierowania parowozem pomocników maszynistów II kl. i ślusarzy kandydatów oraz w sprawie Spółdzielni w Gdyni, likwidacji parowozowni Chełm i Mysłowice i w sprawach osobistych członków Rutkowskiego, Chandysia, Knopika i Liśkiewicza — **Kol. Komorowski.**

Dnia 25.II.1935 r. — w D. O. K. P. Warszawa w sprawie etatów i awansów, kar za wypadki kolejowe, w sprawach świadectw cechowych i szkolnych — **Kol. Kol. Borkowski i Pruszyński.**

Dnia 5.III.1935 r. — w D. O. K. P. Radom w sprawie etatów i awansów, kursów, likwidacji niektórych parowozowni w D. O. K. P. Radom, w sprawach osobistych Soborskiego Oszusta, Kusnerza i Jankowskiego Antoniego — **Kol. Kol. Borkowski i Glejzer.**

Dnia 7.III.1935 r. — w M. K. w sprawie zawieszania w czynnościach służbowych drużyn parowozowych oraz kierowania ich spowodu wypadków ruchowych na badania psychotechniczne, lekarskie i egzaminowanie, w sprawach osobistych Witka z Łodzi, Przybysza z Warszawy, Komarzyńskiego ze Lwowa oraz wydania przez M. K. przepisów R. 1. wszystkim pracownikom służby parowozowej, w sprawach osobistych Bakalarza, Niedzielskiego, Chandysia — **Kol. Kol. Borkowski, Komorowski, Siadak i Lisiewicz.**

Dnia 11.III.1935 r. — w Izbie Rzemieślniczej w Warszawie w sprawie świadectw wymaganych przez Okręgową Dyrekcję K. P. w Warszawie— **Kol. Kol. Borkowski, Lisiewicz, Pruszyński, Dr. Zuniak.**

Dnia 12.III.1935 r. — w M. K. w sprawie Gusa i Żyłkowskiego — **Kol. Siadak.**

Dnia 18.III.1935 r. — w M. K. w sprawie egzaminów przez lotne Komisje, pociągania do badań psychotechnicznych, lekarskich i na egzaminy za wypadki ruchowe, w sprawie przemianowania dyspozytorów do VII-ej grupy uposażenia, etatów i awansów oraz w sprawach osobistych Kol. Kol. Przybysza, Komarzyńskiego, Niedzielskiego, Witka — **Kol. Kol. Borkowski, Komorowski, Spyt, Gunderman, Kuczkowski.**

Dnia 25.III.1935 r. — u p. Prezesa D.O.K.P. Katowice w sprawach wypłaty dodatku godzinowego za mycie wagonów z rzeźni, w sprawie przywrócenia na parowóz stałych ślusarzy kandydatów, w sprawie przyznania współczynnika 1 dyspozytorom parowozowni Katowice — **Kol. Kol. Borkowski, Bartuś.**

Dnia 26.III.1935 r. — w M. K. w sprawie pociągów dla Okręgu Poznańskiego oraz kasowania parowozowni w poszczególnych Dyrekcjach —**Kol. Kol. Borkowski, Siadak, Sporny, Malinowski i Gruszczyński.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM Z. Z. M.

Dnia 5.II.1935 r. — Zebranie Koła Gdynia—**Kol.Kol. Borkowski, Siadak.**

Dnia 6.II.1935 r. — w D. O. K. P. w Poznaniu w sprawie Witkowskiego i Niedzielskiego—**Kol.Borkowski.**

Dnia 10.II.1935 r. — Zebranie Koła Nowy Sącz — **Kol. Komorowski.**

Dnia 15.II.1935 r. — w sprawach organizacyjnych w Częstochowie — **Kol. Borkowski.**

Dnia 17.II.1935 r. — Zebranie Koła Jarocin — **Kol. Siadak.**

Dnia 4.III.1935 r. — Zebranie Koła Krośniewice — **Kol. Siadak.**

Dnia 5.III.1935 r. — Zebranie Koła Białystok — **Kol. Lisiewicz.**

Dnia 11.III.1935 r. — Zebranie Koła Chojnice — **Kol. Komorowski.**

Dnia 14.III.1935 r. — Zebranie Koła Sambor — **Kol. Siadak.**

Dnia 17.III.1935 r. — Posiedzenie Zarządu Głównego Z.Z.M. — **Kol.Kol. Borkowski, Komorowski, Spyt, Siadak, Lisiewicz.**

Dnia 24.IV.1935 r.—Posiedzenie Spółdzielni w Zielonce — **Kol. Lisiewicz.**

Dnia 24.III.1935 r. — Zebranie Koła Tarnowskie-Góry—**Kol.Borkowski.**

Dnia 24.III.1935 r. — Wycieczka 40 kolegów z Gniezna do Warszawy celem zwiedzenia radjo-stacji w Raszynie i fabryki hamulców Nehrinга i Jasieckiego — **Kol. Lisiewicz i Dr. Żuniak.**

NASZA OPOZYCJA

ZNOWU WYROK!

Wyrokiem z dnia 21 marca 1935 r. skazał Sąd Okręgowy w Warszawie **Franciszka Zwolińskiego,** maszynistę P. K. P. i redaktora odpowiedzialnego czasopisma p. t. **„Głos Maszynisty"** na karę **pozbawienia wolności przez 3 miesiące oraz na grzywnę zł. 100,** za umieszczenie w Nr. 9-tym tegoż czasopisma z r. 1934 artykułu p. t. „Tajemnice ulicy Chmielnej — jak zrobiono bilans Z. Z. M." Wymierzając karę uwzględnił sąd jako okoliczność łagodzącą m. in. **niski poziom inteligencji oskarżonego redaktora.**

P. P. Drożyński i Rokicki, których oskarżyliśmy równocześnie jako inspiratorów artykułu uchylili się tymczasem tchórzliwie od odpowiedzialności chowając się za plecy Zielińskiego. Właściwym jednak inspiratorem okazał się **p. Jan Lisowski** z Wieliczki, b. Prezes Sekcji Dyspozytorów i b. członek Zarządu Głównego naszego Związku, który w ten sposób szuka sobie najwidoczniej drogi do karjery i daję upust swemu żalowi, że go do Zarządu Związku ponownie nie wybrano.

Ogłoszenie tej krótkiej informacji wystarczyłoby nam najzupełniej za satysfakcję, gdyby nie okoliczność, że pp. przywódcy B.B.Z.M. usiłują już z góry, przez zamieszczenie odpowiedniej notatki w ostatnim numerze „Głosu Maszynisty" osłabić wrażenie skazującego wyroku, podając kłamliwe i niepoprawnie oszczercze wiadomości o przebiegu rozprawy.

Wobec tego oświadczamy niniejszem, że ani z organizacją sponiewieraną doszczętnie w opinji publicznej, obrzuconą jawnie i publicznie długim szeregiem ciężkich i hańbiących zarzutów, na które dotąd nie zareagowała ani też z jej organem napiętnowanym wielokrotnie przez sądy za notoryczne oszczerstwa polemizować nie możemy, albowiem uchybiałoby to naszej godności. Jedynym terenem, na którym z tymi panami rozmawiać, choć ze wstrętem, musimy, jest sala sądowa.

Aby zaś przygwoździć raz jeszcze nałogową i nieprzytomną już manję oszczerczą, ogłosiliśmy na łamach „Maszynisty" natychmiast po wygotowaniu przez sąd odpowiednich dokumentów nietylko pełny tekst wyroku, ale i protokuł rozprawy sądowej.

SPROSTOWANIE

Zamieszczony w N-rze 1-szym „Maszynisty" artykuł p. t. „Zebranie koła B. B. Z. M. w Wilnie" wywołał reakcję ze strony przewodniczącego Koła B. B. Z. M. w Wilnie p. Juchniewicza, który nadesłał nam następujące sprostowanie:

Szanowny Panie Redaktorze!

W związku z umieszczonem w Nr. 1 (239) ze stycznia 1935 r. poczytnego jego czasopisma sprawozdaniem Koła B. B. Z. M. w Wilnie — proszę o umieszczenie następującego sprostowania:

1) Nieprawdą jest, że Zenon Wisłocki nazwał mnie na zebraniu Koła B. B. Z. M. oszustem i karjerowiczem — natomiast prawdą jest, że słowa te były wypowiedziane przez p. Wisłockiego w stosunku do mnie w lipcu 1934 r. na terenie warsztatów kolejowych w Wilnie.

2) nieprawdą jest, że z powyższej obrazy postępowanie przed Sądem się nie toczy — natomiast prawdą jest, że złożyłem przeciwko p. Wisłockiemu skargę z art. 255 i 256 K. K. (akta sądu grodzkiego w Wilnie Nr. II kg 19/35) i że na rozprawie w dniu 1 lutego 1935 r. p. Wisłocki odwołał wypowiedziane przezeń o mnie słowa i przeprosił mnie za to, na skutek czego, za moją zgodą Sąd sprawę umorzył jako ukończoną ugodowo.

Łączę wyrazy szacunku

(—) J. Juchniewicz.

Wilno, dnia 25. II. 1935 r.

Zamieszczając lojalnie nadesłane nam sprostowanie pozwolimy sobie zauważyć, że nie prostuje ono bynajmniej istoty sprawy. Dla czytelni-

ków naszych i dla opinji publicznej jest najzupełniej obojętne czy p. Zenon Wisłocki nazwał p. J. Juchniewicza oszustem i karjerowiczem na zebraniu Koła B. B. Z. M. w Wilnie czy też — jak dowodzi p. Juchniewicz — na terenie warsztatów kolejowych w Wilnie. Obojętnem jest również, gdzie sobie p. p. członkowie i przywódcy B. B. Z. M. urazy i obrazy wybaczają: czy na rozprawie przed Sądem grodzkim w Wilnie, czy też w innem, mniej dostojnem miejscu n. p. w knajpce przy kieliszku.

Mimo sprostowania p. Juchniewicza niesprostowanym pozostaje fakt, że członkowie opozycji obrzucają swoich przywódców z dziwnym uporem, nałogowo i systematycznie obelgami i — co znamienniejsze — powtarzają ustawicznie te same, charakterystyczne dla tego środowiska, zarzuty. „Oszust", „karjerowicz" — oto wyrazy które powtarzają się w oficjalnym niejako słowniku organizacyjnym B. B. Z. M. tak często, że trudno powstrzymać się od ciekawych na tem tle refleksyj.

P. Juchniewicza spotyka zresztą zarzut podobny nietylko z ust p. Wisłockiego. Dowiedzieliśmy się, że niedawno nazwał go oszustem i karjerowiczem niejaki p. Michał Piotrowski, maszynista parowozowni Wilno. Toczą się w tej sprawie podobno jakieś dochodzenia, spodziewać się jednak należy, że p. Juchniewicz, znany ze swego gołębiego serca, także i temu krzywdzicielowi urazę wybaczy na czas, t. j. przed rozprawą sądową.

Albowiem p. Juchniewicz nie sprostował dotąd innej, podanej przez nas, informacji, tej mianowicie, iż w r. 1920 wyrażał się z pogardą o Polsce przyjechawszy do niej na zwiady z bolszewji, że w okresie wojny służył wrogom naszego Państwa, obecnie zaś, jako znany z gorliwości patrjota i mąż od stóp do pięty państwowotwórczy wyprzedza galopem w awansie starszych swoich kolegów i piastuje, z tego zapewne tytułu, mandat radnego miasta Wilna.

Takie już czasy nastały!

STAN MAJĄTKOWY
Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce
na dzień 31 grudnia 1934 roku.

STAN CZYNNY.

Kasa		1.384.33
Banki		
Poczt. Kasa Oszczędności — r-k bież. . . .	346.16	
Poczt. Kasa Oszczędności — r-k oszczędn.	5 902.78	
Komun. Kasa Oszczęd. m. st. Warsz. — oszcz.	3.054.54	
Państw. Bank Rolny — c-to oszczęd. . . .	86.46	9.389.94
Waluty obce		
Rub. ros. w złocie 50.—		244.—
Papiery procentowe		
Oblig. 6% Poż. Narodowej szt. 10 à zł. 500.—		5.000.—
Udziały		
Udziały w Bankach Spółdz. i Spółdz. Budowlanych (maszynistowskich)		13.032.25
Nieruchomości . . .		1.252.182.20
Ruchomości		66.568.84
Weksle w portfelu .		41.—
Dłużnicy		204.324.19
		1.552.166.75

STAN BIERNY.

Fundusz Odpraw Emerytalnych i Pośmiertnych		
Emerytalnych . . .	206.944.84	
Pośmiertnych . . .	271.484.54	478.429.34
Fundusz Kasy Pośmiertnej (w likwidacji)		93.745.37
Fundusz Szkolny dla sierot po maszynistach		744.36
Fundusz Rezerwowy		100.000.—
„ **Nieru hom.**		523.068.74
„ **Amortyzac.**		64.562.90
Wierzyciele		60.613.34
Długi Hipoteczne . .		231.002.70
		1.552.166.75

Skarbnik Związku: *Lisiewicz*
Księgowy: *Walewski*
Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej: *Wierzbicki*
Członkowie Głównej Komisji Rewizyjnej: *Szymański*, *Janus*
Prezes Związku: *Borkowski*

Obroty na Rachunku Funduszu Odpraw Emerytalnych
w okresie od 1.I do 31. XII.1934 r.

	Wpływy z tyt. skład. normal i ulgowych	Wypłacono tyt. Odpraw Emeryt.	Koszty Admin. 2½% wpływów	Saldo na dzień 1-go następ. m-ca
Saldo na 1. I. 1934 r.				446.046.36
Styczeń	6.669.—	22.415.33	166.72	430.133.31
Luty	13.374.—	11.276.74	334.35	431.896.22
Marzec	16.824.—	19.434.64	420.60	428.864.98
Kwiecień	11.854.—	9.565.45	296.35	430.857.18
Maj	13.619.—	8.672.40	340.47	435.463.31
Czerwiec	13.080.—	9.492.53	327.—	438.723.78
Lipiec	14.572.—	11.854.61	364.30	441.076.87
Sierpień	13.535.—	8.867.40	338.37	445.406.10
Wrzesień	12.699.—	21.247.57	317.47	436.540.06
Październik	15.915.—	16.233.60	397.87	435.823.59
Listopad	11.421.—	13.552.50	285.53	433.406.56
Grudzień	26.382.53	20.387.81	659.56	438.741.72
	169.944.53	173.000.58	4.248.59	438.741.72
Procenty za 1934 rok — 5% w stosunku rocznym . .				21.809.33
				460.551.05
Przeniesione w myśl uchwały XII-go Walnego Zjazdu Delegatów na Fundusz Pogrzebowy: tyt. wkładów .			zł. 244.700.—	
„ procentów od powyższych wkładów			„ 8.906.21	253.606.21
Saldo na dzień 31 grudnia 1934 roku				206.944.84

Skarbnik Związku: *Lisiewicz*
Księgowy: *Walewski*
Przewodniczący Głównej Komisji Rewizyjnej: *Wierzbicki*
Członkowie Głównej Komisji Rew.: *Szymański*, *Janus*
Prezes Związku: *Borkowski*

100 DNI ULGOWYCH W KOLEJOWYCH DOMACH WYPOCZYNKOWYCH „RODZINY KOLEJOWEJ".

W celu umożliwienia najszerszym warstwom pracowników kolejowych zwłaszcza gorzej uposażonym wykorzystania Domów Wypoczynkowych „Rodziny Kolejowej" za możliwie najniższą opłatą, Pan Minister Komunikacji zezwolił, ażeby poszczególne Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych mogły umieszczać w domach wypoczynkowych „Rodziny Kolejowej" w Wiśle, Makowie i Tatarowie pracowników kolejowych i członków ich rodzin oraz emerytów, choćby przez 100 dni w roku, za opłatą 50 gr. dziennie od osoby, z tem, że pozostałą część należności za pobyt w tych domach wypoczynkowych pokrywać będą Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych z funduszów Polskich Kolei Państwowych.

Kandydatów do korzystania z dni ulgowych w domach wypoczynkowych w Wiśle, Tatarowie i Makowie przedstawiają Zarządy Okręgowe Stowarzyszenia „Rodzina Kolejowa" poszczególnym Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych, poczem kandydaci podlegają badaniom lekarskim, celem zakwalifikowania ich do pobytu w tych domach.

Czas pobytu poszczególnych osób na warunkach ulgowych nie może przekraczać okresu 14-dniowego.

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250.—, ½ strony — zł. 150.—, ⅓ strony — zł. 100.—, ¼ strony — zł. 85.—, ⅛ strony — zł. 50.—, 1/16 strony — zł. 30.—.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny Wacław Siadak.

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa, Warecka 15.